Staats-Actien-Eisenbahnen

zur

Beseitigung von wichtigeren Privat-Eisenbahnen.

Vorgeschlagen

von

W. L. Volz.

Wenn auch die Ueberzeugung, dass der Staat seine Hauptbahnen in Selbstbau und Selbstadministration zu nehmen habe, täglich an Boden gewinnt, so zeigen dennoch die neueren Ereignisse auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, dass diese Ansicht einen entscheidenden praktischen Sieg noch nicht errungen, ja dass in den Regionen, von welchen die nächsten ausführenden Massregeln abhängen, oft eine entschiedene Abneigung gegen dieselbe Platz gegriffen habe, und dass vollends die Seitenbahnen ganz aufgegeben sind. Es ist daher gewiss Pflicht nicht zu ermüden in der Beleuchtung einer Frage, deren Wichtigkeit Alles übertrifft, was den Staatswirth, besonders in kleineren Kreisen, jemals beschäftiget hat. Das Für und Wider auf beiden Seiten hat eine, wohl erschöpfende, Erörterung erhalten; nicht so sorgfältig wurden aber die Mittel in das Auge gefasst, welche ergriffen werden können, um die gegenseitigen Vorwürfe, in so ferne sie als begründet zu erkennen sind, zu beseitigen, und doch dürfte nur auf diesem Wege eine, wenn auch nicht vollkommen befriedigende, doch beruhigende, praktische Verständigung zu erlangen seyn.

Die Gegner der Staats-Eisenbahnen werfen denselben hauptsächlich vor:

dass sie eine Staatsschuld veranlassten;

dass sie der Privat-Industrie eine Thätigkeitsquelle, und dadurch

der Entwicklung eines grossartigen Speculationsgeistes eine bedeutende Förderung entzögen;

dass sie dem Staatsdienste eine neue, umfangreiche und kostbare, Belastung zufügten;

dass die Summen zur Erbauung und zu dem Betriebe der Eisenbahnen, wegen der stets theuereren Staatsbemühung, erheblich grösser seyen, als bei der Ueberlassung an Private;

dass der Staatsaufwand, welcher bedingt werde, auf alle steuernden Glieder des Staates, gleichviel welchen Genusstheil sie an dem erworbenen Gute nehmen könnten und würden, nach dem bestehenden Steuerfusse fallen würde, und dass nicht allein diese Benachtheiligung die entfernteren Staatsbürger treffen müsste, sondern dass dieselben auch noch durch die Beschleunigung der Bewegung nach einer Richtung, mit ihren Verkehrsmitteln in das nachtheiligste, alle Concurrenz unmöglich machende, Verhältniss versetzt, und dass durch die Absorbirung der Staatsmittel für einen Zweck auch alle sonstigen Hoffnungen, welche sie auf baldige Verbesserung ihres Zustandes zu hegen berechtiget seyen, zu Nichte würden.

Die Gegner des Staatsbaues müssten also beruhiget seyn:

wenn der Staat mit dem Geld der Privaten bauen und die Bahn betreiben würde;

wenn der Privatindustrie das Gebiet der Speculation nicht verschlossen würde;

wenn volle Energie in Ausführung und Betrieb gewahrt und dabei keine grösseren Summen erfordert würden, als bei dem Privatbau und Betrieb.

Dem Privatbau wird vorgeworfen:

dass der Staat die freie Verfügung über Tarif und Fahrplan verliere, und damit Regierungszwecke und Regierungsmittel aus der Hand gebe, welche er niemals missen sollte;

dass die ganze Anlage und Ausführung der Bahn, wie auch der Betrieb lediglich nach dem Geldgewinn der Privaten eingerichtet werde, dieser aber sehr häufig im directen Widerspruche mit dem Zwecke der Gesammtheit stehe;

dass die Agiotage einbreche:

dass selbst Organe des öffentlichen Lebens, welche zu der Wahrung der Interessen der Gesammtheit verpflichtet seyen, zu Theilnehmern an dem Gewinne, und also in eine schiefe Stellung, welche zu unmoralischen Schritten führen könnten, gerathen würden;

dass das Gesammtopfer, welches der Staat durch Ueberlassung des Gewinnes an Private durch eine lange Reihe von Jahren hindurch bringe, weitaus alle Summen übertreffen könne, welche auch der kostbarste Selbstbau erfordert haben würde, und

dass, im Falle die Gesellschaft nicht gedeihe, der Staat sie dennoch nicht wohl ohne Unterstützung lassen, und jeden Falles die Bahn alsdann unter immer ungünstigen Verhältnissen übernehmen werde, also zu einem Abkauf gezwungen werden könnte, vielleicht zu einer Zeit, in welcher die plötzliche Herbeischaffung grosser Summen äusserst schwierig und kostbar seyn dürfte;

dass, wenn die Bahn sich wohl rentire, diess oft ungeachtet eines für das Publicum unvortheilhaften Betriebes Statt finden werde, indem das Bedürfniss, trotz hoher Fahrpreise, zu ihrer Benutzung drängen könne, und dass in diesem Falle der Staat entweder sich verpflichtet sehen würde grosse Summen zum Ankauf der Bahn aufzutreiben, oder aber, bei der Unmöglichkeit dieses zu thun, die schmerzliche Stellung eines leidenden Zuschauers bei der fortdauernden Ausbeutung seiner Angehörigen durch eine Gesellschaft Speculanten angewiesen erhalte;

dass ein Rückkauf der Bahn überhaupt, wenn gleich möglich, doch immer mit den äussersten Schwierigkeiten verknüpft seyn, und daher höchst unwahrscheinlich ausgeführt werden würde,

dass man sich vielmehr getrösten werde die ganze Concessionszeit bis zu der unentgeltlichen Uebergabe an den Staat auszuhalten, und dass man so eher unschätzbare Güter eine lange Reihe von Jahren aufopfern, als zu der drückenden Kaufshandlung schreiten werde;

dass man nach endlichem Ablauf der Concession, statt einer brauchbaren Bahn, eine Bahnruine erhalte und dann einen

grossen Theil der Kosten werde aufwenden müssen, welche gleich Anfangs den Neubau hätten schaffen können.

Die Gegner des Privatbaues würden sich somit zu beruhigen haben, wenn

dem Staate das vollkommen ungeschmälerte Verfügungsrecht über Anlage und Betrieb, also über Fahrplan und Tarif, erhalten, und

die Agiotage beseitigt werden würde.

Diess kann aber nur dann geschehen, wenn eben reine Staatsbahnen mittelst Staatsfonds oder verzinslichen Anlehen entstehen, und so bleibt unbezweifelt die reine Staatsbahn die einzige, welche dem Staatszwecke vollkommen entsprechen kann.

Es kann sich daher für alle Hauptbahnen und für alle solche, welche bei einer weiteren Ausbildung des Bahnnetzes zu Hauptbahnen erhoben werden können, von keiner anderen Massregel, als vom reinen Staatsbau in geordneten Staatswirthschafts-Verhältnissen handeln, wohl aber können die Privat-Seitenbahnen durch gehörige Modificationen den Staats-Hauptbahnen so wesentlich genähert werden, dass eine erwünschte Einheit im Organismus einigermassen errungen wird.

Die Vorwürfe, welche die Gegner der Staatsbahn erheben, können nemlich abhelfende Berücksichtigung finden, wenn

der Staat für eine jede wichtigere Seitenbahn eine Actiengesellschaft gründet.

Eine solche könnte etwa folgendes Statut erhalten:

1. Der Staat eröffnet zu der Herbeischaffung der Summen von N Millionen für die Seitenbahn von A. nach B. ein Actienunternehmen.
2. Der Betrag einer Actie ist zu (wenigstens) 500 fl. festgesetzt.
3. Der Staat übernimmt den vierten Theil sämmtlicher Actien.
4. Die Actienzeichnung geschieht bei näher zu bestimmenden Staatsstellen.
5. Bei Unterzeichnung muss sogleich derjenige Theil des Betrages eingezahlt werden, welchen der Staat für den Beginn des Unternehmens erforderlich erachten wird.
6. Der Rest des Betrages der Actien muss nach jedesmal vorhergehender zweimonatlicher Aufforderung der Staats-

behörde, in, von derselben nach Erforderniss festgesetzten, Raten eingezahlt werden.

7. Mit der ersten erfolgenden Forderung weiterer Einzahlung spricht die Staatsbehörde die Bildung der Gesellschaft aus, und übernimmt damit sämmtliche, an Private nicht abgegesetzte, Actien als Eigenthum.

8. Die Actien lauten auf den Namen des Inhabers.

9. Die Ausgabe der Actien erfolgt erst nach Einzahlung des ganzen Nominalbetrages, welche nach Ziff. 4 und 5 geschieht. Bis dahin erhalten die Actionäre auf ihren Namen lautende Interimsscheine, und für die geleisteten Ratenzahlungen gleichfalls auf den Namen lautende Quittungen. Die Zeichner der Actien haften unbedingt für die vollständige Einzahlung derselben so lange, als nicht eine Umschreibung des Interimsscheines auf den Namen eines neuen Besitzers von Seiten des ständigen Ausschusses vollzogen wurde; diess darf jedoch nicht eher geschehen, als bis 40 pCt. des Nominalbetrages der Actien schon durch die Gesellschaft erhoben worden sind. Eine weitere Cession kann nur dann Statt finden, wenn die Gesellschaft noch 24 pCt., im Ganzen also 64 pCt., eingezogen hat; eine dritte Uebertragung aber wird zulässig, wenn die vollzogene Erhebung 80 pCt. beträgt.

Von diesem Zeitpuncte an kann ein jeder einzelne Interimsschein nur noch einmal umgeschrieben werden.

Die Actien können nach ihrer Ausgabe eine einmalige Umschreibung in einem jeden Rechnungsjahre erhalten.

Ausnahmen von diesen Regeln bilden Geschenke und Stiftungen in solchen Interimsscheinen und Actien, für milde und fromme Zwecke, wie auch der Uebergang solcher Papiere durch Erbschaft, oder durch öffentlichen Verkauf zu der Vollziehung von Erbtheilungen oder gerichtlicher Zwangsveräusserung. In diesen Fällen findet unbeschränkte Umschreibung zu jeder Zeit Statt.

10. Wer innerhalb eines Termines die Einzahlung irgend einer Rate ganz oder theilweise unterlässt, kann nach Wahl der Gesellschaft entweder gerichtlich zu der Erfüllung seiner Verbindlichkeit angehalten werden, in welchem Falle seine

Actie bis zu der völligen Abzahlung aller Rückstände ruht, irgend eine nachträgliche Theilnahme solcher suspendirt gewesenen Actien an, während der Zeit ihrer Suspension erwachsenem, Zinsen- oder Dividendengenuss aber nicht Statt findet;

oder

die Gesellschaft kann die Actie zu Gunsten der Gesellschaftscasse erloschen erklären, wodurch der säumige Actionär alle bisher eingezahlten Raten und jedes Recht an die Gesellschaft verliert, jedoch auch weiter von ihr nicht in Anspruch genommen werden kann.

Im letzten Falle muss die Gesellschaft für jede erloschen erklärte Actie in kürzester Frist eine neue gleichgeltende ausgeben. Der Staat übernimmt die Garantie für die Ausführung dieser Massregel; dagegen hat er das Vorkaufsrecht bei der Ausgabe dieser neuen Actien.

11. Auf Verlangen des Staates sollen 10 pCt. des gesammten Nominalcapitals als Reservefonds in der Casse zurückgehalten werden.

12. Der Staat verzichtet so lange, und in so weit, auf die Verzinsung des von ihm eingeschossenen Capitales, als die Actionäre eine Verzinsung von $3^1/_2$ pCt. nicht erhalten.

Nachdem Staat und Actionäre zum Zinsengenuss von $3^1/_2$ pCt. gelangt sind, findet eine Tariferniedrigung unter den Tarif des niederst tarifirten Nachbarstaates nur dann Statt, wenn die Actionäre einen Zinsenbezug von 5 pCt. geniessen; sey es, dass das Unternehmen alsdann selbst diesen Ertrag liefere, sey es, dass der Staat für die Dauer des von ihm eingeführt werden wollenden niederen Tarifes den Actionären 5 pCt. zusichere.

Der reine Mehrertrag über 5 pCt. ist zur Hälfte für Herabsetzung des Tarifes zu der Verfügung der Regierung gestellt. Benutzt der Staat diese Summe nicht zu dem genannten Zwecke, so fällt sie als Dividende zu der anderen Hälfte, welche stets den Actionären auszuzahlen ist.

Die Benutzung dieser Summe zu der Herabsetzung des Tarifes besteht aber darin, dass dieselbe als Reservefonds hinterlegt, und aus ihrem Betrage, und der Uebersicht

über die Frequenz im abgelaufenen Jahre, diejenige Erniedrigung der Fahrpreise ermittelt wird, welche, wenn die Frequenz die gleiche bliebe, eine durch diese Reservesumme gedeckte Mindereinnahme bewirken würde.

Sinkt die Einnahme unter 5 pCt. Verzinsung, so tritt das früher erwähnte Verhältniss mit Anfang des neuen Rechnungsjahres ein, d. h. der Tarif ist wiederum auf den niedersten der Nachbarländer zu erhöhen, oder die Regierung hat den Zinsengenuss zu 5 pCt. zu verbürgen.

13. Der Staat übernimmt alle einleitenden Arbeiten, Vermessungen, Nivellirungen u. s. w. Die Vornahme solcher Untersuchungen durch Private ist jedoch hierdurch nicht ausgeschlossen; besondere staatspolizeiliche Erlaubniss ist aber vorher von ihnen einzuholen. Die Unternehmer erhalten, im Falle die Bahn durch Vermittelung des Staats zur Ausführung gelangt, den Ersatz der von ihnen bestrittenen Kosten.

14. Der Staat tritt die ihm zugehörigen Grundstücke, welche zu der Ausführung der Bahn und ihrer Beiwerke und Bauten erforderlich sind, unentgeltlich ab.

Müssen jedoch zum Dienste des Staates erforderliche Baulichkeiten, oder sonstige im Staatsgebrauche befindliche Eigenthumsobjecte, der Gesellschaft überlassen werden, so hat sie die Kosten, welche anderweitige, den gleichen Zweck erfüllende, Staatseinrichtungen veranlassen, zu tragen.

15. Die Gesellschaft bleibt von allen Staatsabgaben, welche auf Grund und Boden, auf Gebäude und auf dem Betriebe durch Stempel, oder auf sonstige Weise, haften, befreit.

16. Bei Verlängerung der eigenen Bahn, bei Anlegung von einmündenden Zweigbahnen, bei Parallelbahnen, welche muthmasslich den Betrieb der bestehenden Bahn beeinträchtigen können, und nicht ganz vom Staate übernommen werden, erhält die Gesellschaft vor allen anderen Unternehmern das Vorzugsrecht.

17. Dem Staate bleiben auf Kosten der Gesellschaft alle auf Anlage und Betrieb der Bahn bezüglichen Anordnungen unbeschränkt überlassen; nur in Festsetzung des Tarifes

ist er an die in Ziff. 12 enthaltenen Bestimmungen gebunden.

18. Der Staat hat ausschliesslich Ersatz zu leisten für alle Beschädigungen der Personen und Sachen, welche bei dem Betriebe der Bahn vorfallen.

19. Die Actionäre haben durch das Organ einer Generalversammlung und eines ständigen Ausschusses die Rechnungscontrole auszuüben, und das Recht Anträge zu stellen.

20. Am Ende eines jeden Rechnungsjahres werden die Actionäre — erstmals durch die Regierung — zu der ordentlichen Generalversammlung einberufen. Diese Versammlung wählt den Ausschuss, dessen Zusammensetzung ihr überlassen bleibt.

Die Regierung nimmt, weder an der Wahl der Mitglieder, noch überhaupt an den Berathungen über die Organisirung des Ausschusses, Theil.

21. Zehn Actien in einer Hand berechtigen zu der stimmfähigen Anwohnung bei der Generalversammlung. Auf je zehn Actien eines Besitzers fällt eine Stimme, bis zu dem Maximum von fünf Stimmen; wer mehr als fünfzig Actien besitzt, kann sonach gleichwohl nur fünf Stimmen in sich vereinigen.

22. Der Ausschuss hat die Interessen der Actionäre gegenüber der Regierung zu wahren, er hat das Recht der Vorstellung und kann zu jeder Zeit die Generalversammlung einrufen. Er hat die Umschreibung der Interimsscheine und Actien vorzunehmen.

23. Die Generalversammlung kann, sowohl unmittelbar, als durch den Ausschuss, gegen die Massregeln der Regierung an ein, gleich von Anfang niederzusetzendes, Schiedsgericht, oder an die Gerichte appelliren, ohne dass jedoch eine solche Appellation einen, die Ausführung verzögernden, Einfluss äussern könnte. Bei Berathung über Beschwerdeführung gegen die Regierung ziehen sich deren sämmtliche Agenten zurück.

24. Alle Wünsche der Generalversammlung wird der Staat zu erfüllen suchen, in so ferne sie mit dem öffentlichen Wohle vereinbar und dem Zweck des Unternehmens unnachtheilig sind.

25. Die Generalversammlung hat über die Legitimation der Theilnehmer zu entscheiden, die Statuten zu berathen, die Einholung der Genehmigung der Regierung zu veranlassen, spätere Abänderungen zu beantragen, den Rechenschaftsbericht des Ausschusses entgegenzunehmen, und die Rechnungsabhör durch besondere Deputirte vollziehen zu lassen.
26. Nach 50 Jahren gehört die Bahn dem Staate, ohne dass die Gesellschaft irgend einen Ersatz anzusprechen hätte.

    Das Betriebsmaterial wird nach einem Schätzungspreise, in soweit es noch vollkommen brauchbar ist, übernommen.
27. Der Staat kann die Bahn zu jeder Zeit gegen vollständige Entschädigung der Actionäre ankaufen, wobei jedoch irgend eine Vergütung wegen entgangenen Gewinnes nicht Statt findet.
28. In Kriegszeiten ist die Bahn zur unentgeltlichen Benützung des Staates gestellt.
29. Den Actionären aber, auch wenn sie Unterthanen einer feindlichen Macht sind, bleiben in Kriegszeiten alle ihre Rechte, also namentlich auch die Theilnahme an der Dividende, in vollem Umfange gesichert.

Wenden wir uns zu den Motiven des Statuts.

Dasselbe strebt nach der Milderung der beiden Hauptübelstände der Privatgesellschaften — Beschränkung der Staatsthätigkeit in der Förderung des Gesammtwohles, und Minderung des Reizes zur Benutzung der Unternehmung als blosses Vehikel des Börsenspieles. Das Statut geht somit von dem Grundsatze aus, dem Staate möglichst unbeschränkte Freiheit in Anlage und im Betriebe der Bahn, und dem auf die Ergiebigkeit derselben rechnenden, nicht aber dem auf das Spiel in den sie betreffenden Papieren speculirenden, Privaten ein, wo nicht glänzendes, doch solid befriedigendes, Zinsenergebniss in Aussicht zu stellen.

Zugleich sucht das Statut sich nur bereits praktisch angewendeter Mittel zu bedienen, deren Ergebniss freilich noch nicht nachhaltig herausgestellt ist.

In dieser Richtung der Entfernung unreeller Theilnehmer ist sogleich, Zff. 2, der Betrag der Actie zu 500 fl., übereinstim-

mend mit der bayrischen Fundamentalbestimmung vom 28. Sept. 1836, vorgeschlagen.

Um das heillose Spiel mancher der provisorischen Comité's zu erschweren, werden alle Unterzeichner durch Zff. 5, in Verbindung mit Zff. 6, 8, 9 und 10 auf eine so kräftige, nicht zuvor zu berechnende, Weise erfassbar, dass die Unterschriften, wenigstens grossen Theils, nur Hand in Hand mit der Zahlungsfähigkeit gehen werden.

Zff. 5 verlangt unbedingt, dass erforderlichen Falles sogleich die ganze Zeichnung zu realisiren sei, und ergänzt die Verbindlichkeit durch Androhung von gerichtlichem Zwange. Das Neue an diesem Vorschlag liegt in der Unbestimmtheit der Baarforderung, eine Unbestimmtheit, welche es als höchst bedenklich erscheinen lässt bedeutend mehr zu unterzeichnen, als man zahlen kann; besonders, da durch die in Zff. 9 eingeführte zeitweise Unmöglichkeit die Actien durch Verkauf zu entfernen, und sich dadurch der eingegangenen Verpflichtungen zu entledigen, leicht der Ruin die Folge eines leichtsinnigen Vorangehens seyn dürfte.

Die in Zff. 6 enthaltenen Einzahlungsfristen von 2 zu 2 Monaten sind dem Statut der sächsisch-bayerischen Eisenbahncompagnie vom 22. Juni 1842 entnommen.

Die unbedingte Haftbarkeit des Zeichners der Actien für ihren ganzen Betrag, Zff. 9, spricht das Placat der dänischen Regierung vom 18. Mai 1840 für die Anlage der Eisenbahnen zwischen Ostsee und Nordsee aus.

Das Statut der österreichischen Nordbahn, so wie dasjenige der Wien-Raaber Bahn, verlangt die, Zff. 8, aufgenommene Stellung der Actien auf den Namen des Inhabers.

Die Erschwerung der Umschreibung der Interimsscheine, welche Zff. 9 enthält, ist besonders abschreckend für die Agiotage. Der hier gegriffene Maasstab zur Gestattung des Ueberganges dieser Papiere von einer Hand in die andere ist dem, schon oben benützten, dänischen Statut entnommen.

Die Vergünstigungen, welche der Staat der Gesellschaft ertheilt, werden sich zuerst durch die, Zff. 13 zugesagte, Vornahme der Vorarbeiten durch denselben — Arbeiten, auf welche hin erst von Seiten des Staates ein Aufruf zu einer Actienzeichnung geschehen kann — fühlbar machen.

Die, Zff. 14 ausgesprochene, unentgeltliche Ueberlassung der Grundstücke des Staates an die Gesellschaft ist um so mehr in der Natur der Verhältnisse begründet, als der Staat zum vierten Theil Mitbesitzer der Bahn ist, und jeden Falles dereinst wiederum in den vollen Besitz dieser Grundstücke gelangt.

Zudem ist das Unternehmen nur desshalb vom Staate genehmiget, weil dasselbe als von grossem Nutzen für seine Gesammtheit von ihm erkannt wurde; so dass eigentlich von den Privaten ein Theil seiner Pflichten übernommen ist. Auch geben bekanntlich viele Corporationen, die, zu Eisenbahnbauten erforderlichen, ihnen angehörigen, Grundstücke, im Gefühle der Billigkeit, unentgeltlich ab.

Die österreichische, die dänische Regierung und diejenige der freien Stadt Hamburg haben den Grund und Boden des Staates unentgeltlich an Eisenbahngesellschaften abgetreten.

Auf gleichen Ansichten beruht die, Zff. 15 enthaltene, Befreiung von allen öffentlichen Lasten und Abgaben; auch sie ist bereits praktisch geworden.

Das preussische Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 erklärt die Eisenbahngesellschaften bei ihren Expropriationsverhandlungen stempel- und sportelfrei, und enthebt sie der Gewerbesteuer, ebenso spricht das dänische Placat vom 18. Mai 1840 Steuerfreiheit von Grund und Boden, so wie Freiheit von der Bankhaft, Befreiung von allen auf den Gebäuden, Speichern und Packhöfen der Gesellschaft haftenden Steuern und Abgaben, Erlassung des Stempels für alle und jede Verhandlungen und Acte, und für die Transporte, aus; und fügt noch die Rückzahlung aller für Baumaterialien, wie für das ganze Betriebsmaterial, das in den ersten drei Monaten nach Eröffnung der Bahn zur Einfuhr declarirt wird, erlegten Eingangszölle hinzu.

Dieselbe Verordnung erklärt ferner, dass von dem Ertrage der Eisenbahn keine Abgabe, oder Recognition, an die Finanzcasse zu entrichten sey.

Die Taunus-Eisenbahn ist durch die Concessionen des Senates der freien Stadt Frankfurt vom 8. Mai 1838, des Grossherzogs von Hessen vom 11. desselben Monats, und des Herzogs von Nassau vom 13. Juni 1838 von der Besteuerung befreit.

Endlich enthält das Statut des Senates und erbgesessener

Bürgerschaft der freien Stadt Hamburg für die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn vom 25. Mai 1840 die Befreiung derselben von der Grundsteuer und der Abgabe von Eigenthumsveränderungen bei. Immobilien.

Das durch Zff. 16 bewilligte Vorzugsrecht der Gesellschaft bei Eröffnung der Seitenbahnen etc., enthält das mehrmals erwähnte dänische Placat.

Zff. 12 ruht auf der Betrachtung, dass der übliche Zinsfuss für ein irgend einem gewerblichen Geschäfte geliehenes Capital 5% sey, und dass daher, ehe diese Einnahme den Actionären geworden, eine Erniedrigung des Tarifes unter denjenigen der Nachbarländer nicht Statt finden dürfe, dass also, wenn aus höheren Staatsrücksichten dennoch eine solche Herabsetzung beliebt werden würde, die Actionäre bis zu dem Betrage von 5 % durch den Staat zu entschädigen seyen.

Das preussische Gesetz hat einen niedersten Ertrag von 6% als Ausgangspunkt der Berechnung des Bahngeldes für Transportunternehmer angenommen, während das österreichische 15 % festsetzt, was daher rührt, dass dasselbe den Ertrag eines guten kaufmännischen Geschäftes im Auge hat, während wir in dem Actionär nicht den kaufmännischen Speculanten, sondern den Capitalisten, welcher sich mit einer guten Verzinsung seines Capitals zu begnügen hat, vor uns sehen. Die eigentliche Zinsengarantie [1]) durch den Staat setzt gewöhnlich nur 3½—4% an.

Die Verzichtleistung des Staates auf zeitlichen Zinsengenuss ist von Nebenius [2]) bei der badischen Eisenbahnfrage angeregt worden; sie ist eine nur relative Zinsengarantie, indem der Staat blos einen Beitrag, welcher dem ihm zufallenden Zinsenertrage gleich kommt, zu der Zinsenergänzung gibt. Sie unterscheidet sich ihrer Natur nach wesentlich von der absoluten Zinsengarantie. Bei dieser wagt der Staat im schlimmsten Falle die Zinsen des

---

1) S. Volz, die Garantie des Actiencapitals für öffentliche Unternehmungen besonders für Eisenbahnbauten durch den Staat. 1. Bd. dieser Zeitschrift S. 30.

2) Ebendaselbst, und Bericht des Comité's für Eisenbahnen im Grossherzogthum Baden, an das Grossh. Ministerium des Innern. Carlsruhe, Müller. 1837. S. 65.

Gesammtcapitals, und erhält im besten Falle — Nichts. Bei der relativen Zinsengarantie aber hat der Staat schlimmsten Falles nur die doppelten Zinsen seines Actienantheils verloren. Hat er sich also nach unserem Vorschlage mit 1/4 betheiliget, so hat er nur die Hälfte des Verlustes zu tragen, welcher ihm bei unbedingter Zinsengarantie erwachsen kann; bei glücklichem pecuniärem Erfolge aber nimmt er seinen gebührenden Antheil dahin, und bleibt dabei dennoch, was das Wichtigste ist, in der Hauptsache Herr der Bahn.

Man kann nun freilich erwiedern, dass diese Anordnung sehr vortheilhaft für den Staat, in gleichem Masse aber nachtheilig für die Actionäre sey, so dass sich wohl diese nicht nach Wunsch einstellen dürften. Darüber gibt es nun wirklich keine, aus der Eisenbahnbaupraxis zu schöpfende, Beruhigung, und es steht nur die Wahrscheinlichkeit orientirend zur Seite; nehmen wir sie zu Hülfe.

Wenn ein Capitalist in ein Geschäft, auf dessen Glücken er Vertrauen hat, ein, zu mässigem Zinsfuss sicher verzinstes, Capital, mit der Aussicht auf eine Erhöhung dieses Zinsfusses über den gewöhnlichen Stand, anlegen kann, so zögert er gewöhnlich nicht dieses mit solchen Geldern zu thun, welche er dem Grundbesitze nicht zuwenden will.

Ist nun vollends der Staat der Geschäftsführer, und ist er es, welcher die Regelmässigkeit der Zinszahlung verbürgt, hat er sich zudem mit einer grossen Summe an dem Geschäfte betheiliget, und dadurch sein eigenes Vertrauen auf den Erfolg desselben kräftig bethätiget, so ist bei den jetzigen Creditverhältnissen durchaus nicht abzusehen, warum der solide Capitalist, welcher übrigens einem möglichen Gewinne nicht abgeneigt ist, nicht eben so gerne, wie zu einem Staatsanlehen, herankommen sollte.

Zudem müssten sich die betheiligten Städtecorporationen, Fabriken etc., herbeilassen, weil sie sonst Gefahr laufen würden eine wichtige Verbesserung ihrer Zustände gar nicht zu erhalten; würden sie aber indifferent bleiben, so dürfte diess oft ein sicheres Zeichen der Undringlichkeit der ganzen Unternehmung seyn; ein solches aber zu rechter Zeit zu erblicken, muss der Staat wünschen.

Und — wenn man bei alledem den Ausgang einer solchen

Credit-Operation nicht voraussehen kann — was wäre dann bei einem Versuche gewagt?

Der Staat würde nach Nichtannahme seiner Vorschläge thun, was ohnediess immer das Wünschenswertheste wäre, nemlich die Bahn ganz übernehmen, oder alle nicht abgesetzte Actien ergreifen, oder aber nach Umständen das Unternehmen ganz fallen lassen, oder endlich, dasselbe auf bessere Zeiten verschieben.

Gerade diese ernste Probe, welcher das Project unterworfen würde, dürfte schon in sich einen wichtigen Vortheil bieten.

Einen in Zff. 11 geforderten Reservefonds verlangt das Statut der sächsisch-bayerischen Eisenbahncompagnie vom 22. Juni 1842, dasjenige der Taunuseisenbahn setzt einen solchen zu wenigstens 10% fest.

Die Zff. 18, welche den Staat für allen, durch den Betrieb der Bahn entstehenden, Schaden haftbar macht, ist die nothwendige Folge der Zff. 17, welche ihm Ausführung und Betrieb gänzlich anheimgibt.

Die Dauer der Concession, Zff. 26, stimmt mit dem österreichischen und dänischen Gesetze überein; ersteres ertheilt dieselbe höchstens, letzteres wenigstens auf 50 Jahre.

Der Vorbehalt für den Staat die Bahn zu jeder Zeit ankaufen zu können, Zff. 27, findet sich bei der Hamburg-Bergedorfer Bahn.

Die unentgeltliche Benützung der Bahn in Kriegszeiten, Zff. 28, enthält das dänische Gesetz, ebenso sichert dasselbe den Ausländern in Kriegszeiten ihr Recht, wie diess durch Zff. 29 geschehen soll.

Das Stimmverhältniss ist, hinsichtlich der zu einer Stimme erforderlichen Anzahl Actien, in Zff. 21 nach den Statuten der Taunus- und der Hamburg-Bergedorfer Bahn, in Beziehung auf die Anhäufung der Stimmen in einer Person aber, wie bei der letztgenannten Bahn, angenommen [1]).

„Halbe Massregeln! halbe Massregeln!“ höre ich von mancher Seite, ohne darüber verwundert zu seyn.

---

1) S. das Nähere über die angeführten Gesetze und Statuten in: Reden, die Eisenbahnen Deutschlands.

Es ist nicht zu läugnen, dass die Anhänger der reinen Privatbahnen, also solcher, welche ohne alle Betheiligung des Staates, als Actienabnahme, oder Zinsengarantie, die Bahn gebaut sehen wollen, und welche das volkswirthschaftliche Princip der Privatbahnen, im reinen Bau durch Privatmittel erkennen, hier mit Recht eine halbe Massregel finden und daher den Vermittelungsversuch ablehnen müssen. Solche Puristen gibt es aber unter den praktischen Eisenbahnunternehmern nicht. Diese acceptiren vielmehr mit aller Bereitwilligkeit Actienzeichnungen, Zinsengarantien und alle sonstigen Begünstigungen vom Staate. Ihr eigentlichstes Programm ist rein privater Natur und heisst: Gewinn — quand même! Auch sie werden über halbe Massregeln klagen; allein sollte dieses nicht dem Vorschlage zur Empfehlung gereichen? War es doch die ernste Absicht der wilden Speculation der Agiotage entgegenzutreten.

Das Princip der Staatsbahnen ist: Verfügung des Staats über Anlage und Betrieb der Bahn. Diesen Grundsatz wahrt der Vorschlag durchaus sorgfältig; hier kann also von einer halben Massregel nicht die Rede seyn; eine solche entsteht nur durch Concession im Princip; wohl aber ist schon oben zugegeben worden, dass der Versuch der Vermittelung in andern wichtigen, jedoch nicht principiellen, Gegensätzen unvollkommen sey, und unvollkommen bleiben musste. Hier sind und bleiben Halbheiten, welche den Verfasser wünschen lassen, dass man seinem und einem jeden Vorschlage ähnlicher Richtung, stets die reinen Staatsbahnen vorziehen möchte.
